Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

658

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de vervuiling door bandengruis* (ingezonden 5 november 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 november 2015).

Vraag 1
Wat is uw reactie op het bericht «Bandengruis via de zee op ons bord», waaruit blijkt dat de slijtstof afkomstig van autobanden een van de grootste veroorzakers is van de vervuiling door microplastics?[1]

Antwoord 1
Er loopt op dit moment een RIVM-onderzoek naar de aard en omvang van deze vervuiling en de mogelijkheden om de vervuiling aan te pakken. Dit onderzoek zal naar verwachting in februari 2016 worden afgerond.

Vraag 2
Zijn er internationale verschillen in de mate van vervuiling door slijtstof afkomstig van autobanden? Zo ja, hoe kan dat verschil worden verklaard?

Antwoord 2
Ja, er zijn internationale verschillen. De hoeveelheid bandenslijtage hangt sterk samen met het aantal verreden kilometers, het type wegdek, het type voertuig en type band. De hoeveelheid gepubliceerde internationale meetgegevens is beperkt. Wel wordt ingeschat dat het grote aandeel van Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB) op de Nederlandse snelwegen er voor zorgt dat, vergeleken met andere landen, er relatief weinig slijtagedeeltjes in het oppervlaktewater terecht komen. Dit omdat een deel van de slijtagedeeltjes worden ingevangen in het ZOAB.

Vraag 3
Hoeveel meer gruis komt er gemiddeld van een winterband in vergelijking tot een zomerband?

[1] Trouw, 4 november 2015

ah-tk-20152016-658
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Antwoord 3
Het is belangrijk om zomer- en winterbanden uit slijtageoogpunt op het juiste moment te wisselen. Banden slijten het meest wanneer zij slippen. Bij lage temperaturen (grofweg onder 7 graden Celsius) slijten zomerbanden daardoor sneller dan winterbanden, omdat ze dan minder grip hebben.
Bij hogere temperaturen slijten winterbanden sneller, waarbij veel afhangt van de samenstelling van de banden, de hoogte van de temperatuur, de bandenspanning (30% onderspanning = 50% meer slijtage), het algemeen onderhoud van banden en onderstel (uitlijning) en het rijgedrag.

Vraag 4, 5, 6 en 7
Bent u bereid te onderzoeken hoe deze vervuiling tegengegaan kan worden en de Kamer te informeren over de opties?
Bent u bereid in overleg te treden met de betrokken sectoren over de mogelijkheden om tot ontwikkeling van «schonere» banden te komen?
Hoe denkt u over het invoeren van een milieukeurmerk voor autobanden?
Kunt u uw antwoord toelichten?
Bent u bereid deze vorm van vervuiling ook op Europees niveau te agenderen, zodat er gewerkt kan worden aan een gezamenlijke aanpak?

Antwoord 4, 5, 6 en 7
Sinds november 2012 is het EU-bandenlabel verplicht op alle nieuwe autobanden. Dit label is gericht op veiligheid, energiezuinigheid en vermindering geluidsproductie. Slijtvastheid maakt hier geen onderdeel van uit. Voor eventuele vervolgacties wacht ik het onderzoek van het RIVM af.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Cegerek (PvdA) en Remco Dijkstra (VVD), ingezonden 5 november 2015 (Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 657).